Hyundai hat beim CO2-Ausstoß die Nase vorn

Von Michael Kirchberger

Hyundai nimmt den Fuß vom Gas. Zumindest was den Schadstoffausstoß der Fahrzeugflotte angeht. Bis 2045 will die koreanische Marke komplett klimaneutral werden. Und das, obwohl die drei SUV im Portfolio zu den Bestsellern gehören. Tuscon, Santa Fe und Kona gehen als Teil- oder Vollzeitelektriker auf die Reise, die Plug-in-Hybride sind dabei allerdings nur eine vorübergehende Erscheinung. Denn bis 2030 will der Hersteller 30 Prozent seiner globalen Verkäufe zu Null-Emissions-Fahrzeugen machen, 2040 sollen es schon 80 Prozent sein.

Ab 2035 werden zumindest in Europa ausschließlich abgasfreie Automobile, also solche mit Batterie oder Brennstoffzelle verkauft werden. Zwölf zusätzliche Stromer kommen daher in den nächsten vier Jahren ins Programm, 670.000 batterieelektrische Fahrzeuge mit dem Hyundai-Logo kommen jährlich bis 2025 auf die Straßen, 110.000 davon sollen ihre Energie aus einer Brennstoffzelle generieren.

Um den kräftig steigenden Einsatz von Brennstoffzellen zu ermöglichen, planen die Koreaner ein Werk für diese Stromerzeuger in China, bis 2030 sollen dort bis zu 700.000 der so genannten Stacks im Jahr produziert werden, die Autos mit Wasserstoff mobil machen. In der Schweiz läuft bereits ein Großversuch mit Brennstoffzellen (Fuel Cell) bestückten Lastwagen an, 1600 FC-Trucks sind bis 2025 geplant. Bereits 2013 hat Hyundai den iX 35 als ersten Personenwagen mit Brennstoffzelle auf den Markt gebracht, 2018 erschien das Nachfolgemodell Nexo. Zuvor präsentierten die Koreaner den Ioniq, der ab 2016 als Hybrid-, Plug-in-Hybrid- und reines Elektroauto zur Wahl stand und dessen Name nun zur Hyundai-Submarke für batterieelektrische Modelle wurde. Der Kona Elektro, ebenfalls ein Wagen im SUV-Format, rangiert unter den ersten fünf Elektro-Bestsellern in Deutschland.

Nicht nur die Absatzzahlen bestätigen den Erfolg des korrekten Weges von Hyundai, auch die Emissionen siedeln auf rekordverdächtigen Niederungen. Unter den nicht rein-elektrischen Herstellern (etwa Tesla, Polestar oder Smart) belegt die Marke mit einer Flottenemission von 94,3 Gramm CO2 je Kilometer den ersten Platz. Aktuell halten die Fahrzeuge mit alternativen Antrieben einen Anteil von 65 Prozent am gesamten Absatz.

Man mag geteilter Meinung sein, ob ein SUV den Namenszusatz Eco tragen darf. Schließlich ginge es auch eine Nummer kleiner und der Schadstoffausstoß eines weniger schweren und voluminösen Fahrzeugs wäre nochmal ein Stück geringer. Allerdings, so sieht es Hyundai-Chef Jürgen Keller, ist der Käufer eines Kompaktwagens nicht unbedingt bereit, die höheren Kosten für den alternativen Antrieb auch zu tragen. Vor allem aber erscheint es sinnvoll, wenn eine Fahrzeugklasse, die naturgemäß einen hohen Treibstoffverbrauch hat, durch die Elektrifizierung deutlich weniger konsumiert. Vorausgesetzt natürlich, dass sein Besitzer lediglich kurze Strecken fährt und es mit politischer Korrektheit jeden Abend an die Ladestation anschließt. (aum/mk)

Bilder zum Artikel

Hyundai Santa Fe PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger

Hyundai Santa Fe PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger

Hyundai Tucson PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger

Hyundai Tucson PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger

Öffentlich zugängliche Wasserstofftankstelle an der Deutschland- und Europazentrale von Hyundai in Offenbach.

Foto: Hyundai

Hyundai Nexo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai

Hyundai X-Cient Fuel Cell.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai

Hyundai Ioniq 5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald